

Fekete István ny. ezredes:

## REPÜLŐALAKULATOK KUNMADARASON

*ÖSSZEFOGLALÓ: A cikk bemutatja a kunmadarasi repülőtér történetét, ismerteti annak használatát először a német, majd a magyar és végül a szovjet légierő által. A szerző felsorolja a repülőteret használó magyar és szovjet alakulatokat, az ott üzemeltetett repülőgéptípusokat, valamint röviden kitér az ott állomásozó alakulatok tevékenységére az 1956-os forradalom alatt.*

*KULCSSZAVAK: Kunmadaras, katonai repülőtér, németek, magyarok, szovjetek, MiG–15, Tu–2, atomfegyver*

### A KEZDETI IDŐSZAK

1938-ban, a magyar légierő újjászervezésekor – minden bizonnyal a Szolnok térségében lévő jobbnál jobb lehetőségek, adottságok miatt – elkerülte a magyar szakemberek, illetékesek figyelmét Kunmadaras és környéke. Már dúlt a háború, amikor 1943 elején a német hadvezetés felfigyelt Kunmadaras térségére. Ekkor a németek a repülőerőik számára olyan területet kerestek, amely katonailag védhető, a főútvonalaktól távol esik és a környék településeinek a lakossága által nem használt, vagyis nem forgalmas helyen található. Ennek a követelményeknek a Kunmadaras határában, mondhatni a „semmi közepén” elterülő térség tökéletesen megfelelt. Kezdetben a német légierő – a mielőbbi használatbavétel miatt – az objektumot tábori repülőtérként használta. A katonai repülés terén tapasztalt, minden területre kiterjedő rohamos ütemű fejlődés – és természetesen a légibázis adta lehetőségek – már 1944-ben fölvetették a repülőtér továbbépítése iránti igényt. A bővítéshez hozzá is kezdtek, de a munkálatokat a szovjet csapatok gyors előrenyomulása miatt nem tudták befejezni. 1944 októberétől 1945 őszeig a szovjet légierő használta a repülőteret, majd ezt követően egészen 1950-ig használaton kívül volt.

### MAGYAROK A KUNMADARASI REPÜLŐTÉREN

1950 tavaszán a magyar haderőreform kapcsán a Honvédelmi Minisztérium tíz repülőtér megújítását határozta el, köztük volt a kunmadarasi is. A közel 800 hektáros területen egy 2500 méter hosszú és 80 méter széles fel- és leszállópálya, gurulótak, kiszolgáló- és a működéshez szükséges különböző rendeltetésű építmények (hangárak, műhelyek, raktárak, repülést irányító objektumok, a katonák elhelyezését, ellátását szolgáló épületek) kivitelezéséhez fogtak hozzá. A feladat végrehajtásán 1950-ben 1330 rab és „C” kategóriás sorköteles<sup>1</sup> dolgozott, 200 fős őrség felügyelete mellett. Ez a létszám 1951-ben újabb 800 fővel gyarapodott. A betonozott fel- és leszállópálya a gurulótakkal, a repülőgépek állóhelyeivel

<sup>1</sup> Ebbe a kategóriába a politikailag megbízhatatlan, illetve katonai bűncselekmények miatt elítélt és büntetésüket már letöltött, de még sorkatonai szolgálati idővel rendelkező (azt le nem töltött) személyek tartoztak.

1951 közepére, míg a többi építmény többsége az év végére, a következő év elejére lett kész. Az egyre javuló feltételek, a gyarapodó repülőgéppark lehetővé tette a gyakorlati repülés megkezdését, kezdetben légszavaros, majd korszerű sugárhajtóműves repülőgépekkel.

Ezen az egyre épülő, gyarapodó repülőbázison az első alakulat a magyar légierő 66. hadrendi számú (Pf. 9892<sup>2</sup>) vadászrepülő-hadosztálya<sup>3</sup> volt, amely 1951. május 12-én települt ide. Az alakulat első parancsnoka Mezőfi István alezredes (szovjet tanácsadója Koncedalov ezredes), parancsnokhelyettese Eöri Elek százados, törzsparancsnoka Borsodi János őrnagy, politikai tisztje Várkonyi László őrnagy, főmérnöke pedig Bede István mérnök százados volt.

A hadosztály első alárendeltje a 62. vadászrepülő-ezred (Pf. 7912) lett, melynek parancsnoka Hagymási Jenő százados, törzsparancsnoka Samák Károly főhadnagy, politikai tisztje Kádár Miklós százados és ezredmérnöke Reményi Sándor főhadnagy volt. Ez az ezred három hajózószázadból állt, parancsnokaik Szíjj Róbert, Benke Sándor és Egri Imre hadnagyok voltak. Az ezrednek állománytábla szerint egy dugattyús és két sugárhajtóműves repülőszázada volt. Induláskor a hadosztálynak 9 db Jakovlev Jak-9, 2 db Jak-11, 2 db Jak-18 és 5 db Zlin-381 repülőgépe volt. Május közepén érkezett a repülőtérré 4 db vadonatúj kétüléses Mikojan-Gurevics MiG-15UTI (gyári számaik: 10340, 10320, 10343, 10346), majd július 17-én 10 db együléses, RD-45F típusú hajtóművel szerelt MiG-15 Sas típusú repülőgép (gyári számaik: 0110, 0124, 0138, 0404, 0606, 0702, 0703, 0705, 0712, 0831). Az összesen 14 db MiG-15-ös repülőgépet a magyar légierő hivatalosan július 23-án vette át, hozzájuk augusztus 25-én újabb 5 db MiG-15-ös csatlakozott. A gépekre felfestették a június 6-án rendszeresített új felségjelet: vörös csillagban fehér kör, középen egy zöld pont, vagyis a nemzeti trikolór színei.

1951. augusztus 15-én kezdődött meg a parancsnoki állomány és néhány beosztott repülőgép-vezető (összesen 17 fő) átképzése szovjet oktatókkal a MiG-15-ös típusra.<sup>4</sup> A gyakorlati felkészítés során, augusztus 24-én Mezőfi István alezredes repült először egyedül, még ezen a napon követte őt Paár Ferenc hadnagy (ekkor lépett elő soron kívül főhadnaggyá), Hagymási Jenő főhadnagy és Szíjj Róbert hadnagy. Az átképzés október végén fejeződött be. A parancsnokokat oktatói, a beosztott repülőgép-vezetőket pedig harci alkalmazási feladatokra osztották be. Még a kiképzés befejezése előtt, október 2-án egy tragikus repülőesemény történt, amelyben Turcsányi József alhadnagy katapultálás során életét veszítette.

A MiG-15 Sas típusú repülőgép főbb harcászati-technikai adatai:

- |  |                        |
|--|------------------------|
| – maximális sebesség                             | 1040 km/h (0,92 Mach); |
| – csúcsmagasság                                  | 15 000 m;              |
| – harci hatósugár 2 db 250 literes póttartállyal | 400 km;                |

<sup>2</sup> Pf. – a postafiók megnevezés rövidítése.

<sup>3</sup> A hadosztály és az annak alárendelt 62. ezred valójában 1951. február 15-én Tökölön alakult meg, majd május 12-én települt át Kunmadarasra.

<sup>4</sup> A szovjet oktatók parancsnoka Gancsikov gárdaőrnagy, hajózóoktatói Rogyionov, Gardov, Golovin és Ponomarjov főhadnagyok voltak. A képzésben részt vett magyar repülőgép-vezetők: Nádor Ferenc őrnagy légierőparancsnok-helyettes, vadászrepülő-szemlélő; Mezőfi István alezredes hadosztályparancsnok; Eöri Elek százados hadosztálykiképzési osztályvezető (majd hadosztályparancsnok-helyettes); Garai Imre hadnagy hadosztály légilövész-szolgálatvezető; Iván Dezső hadnagy hadosztály-megfigyelő; Paár Ferenc hadnagy hadosztály repüléstechnikai szemlélő; Hagymási Jenő főhadnagy ezredparancsnok; Szíjj Róbert hadnagy századparancsnok; Grósz József alhadnagy; Józsa István hadnagy (egy hónap múlva leszerelték); Benke Sándor hadnagy századparancsnok; Egri Imre hadnagy századparancsnok (egy hónap múlva áthelyezték); Majoros József hadnagy; Sirák Géza alhadnagy; Ribi Tibor hadnagy; Vas Lajos hadnagy (egy hónap múlva áthelyezték); Turcsányi József alhadnagy. A hajózóállományon kívül még 32 fő a csoportvezetői műszaki, 33 fő a sárkányhajtóműves, 12 fő a fegyveres és 12 fő a különleges műszaki állományból vett részt átképzésen.

- fegyverzet 1 db 37 mm-es gépágyú és 2 db 23 mm-es gépágyú;
- hajtómű RD–45F (a Rolls-Royce Nene alapján).

1951. október 15-én megalakult<sup>5</sup> a hadosztály második ezrede, a 31. vadászrepülő-ezred. Parancsnoka Szíjj Róbert százados lett, akit 1952. február 6-án a 25. vadászrepülő-hadosztály parancsnokává neveztek ki, és előléptettek alezredessé. Utóda az ezredparancsnoki poszton Benke Sándor főhadnagy lett. Az ezred repüléseit a 112. Önálló Repülő Műszaki Zászlóalj (ÖREMÜZ) állománya szolgálta ki.

A 66. vadászrepülő-hadosztály személyi állománya 1952. december 1-jén 884 fő volt (243 fő tiszt, 401 fő tisztos, 229 fő honvéd és 11 fő polgári alkalmazott). A rendelkezésére álló repülőgépek száma 84 db (egy futár- és 72 vadászrepülőgép, valamint 11 iskolagép) volt.

A MiG–15-ös repülőgép az 1952. április 4-i díszszemlén mutatkozott be először a hazai lakosság előtt, amikor Budapesten a Hősök tere fölött 10 géppárból álló kötelék húzott el. Ekkor jelentek meg a repülősök először új egyenruhájukban (sapkán sas, kék szegély, a társasági ruhán kék csík). 1953. május 20-án adták át először az első osztályú hajózájelvényt és az azt igazoló oklevelet. Elsőként Mezőfi István alezredes, Benke Sándor, Sirák Géza századosok, Angyalosi József, Ferencz István, Grósz József, Kovács Béla, Locskai László, Szinyei Lajos főhadnagyk és Ertl József hadnagy kapta meg.

1952. április 20-tól a 66. vadászrepülő-hadosztály 62. vadászrepülő-ezredénél bevezették az ügyeletes készülségi szolgálatot. Egy géppár I. fokú, egy pedig III. fokú készülséget látott el. Az első I. fokú készülségi szolgálatot Sirák Géza százados századparancsnok és kísérfője látta el. Még ebben az évben HM-ellenőrzés során a hadosztálynál súlyos szabálytalanságokat tártak fel – titkos anyagok hanyag kezelése, az összekovácsoltság és a fegyelem, valamint a kiképzés színvonalának gyengesége okán. Ezért felmentették beosztásából a hadosztály törzsparancsnokát, Borsodi János őrnagyot, helyére Török Béla századost neveztek ki, aki új szovjet tanácsadót is kapott Fatjanov ezredes személyében. A hadosztályon belül különösen sok hiányosságot tártak fel a 62. ezrednél. Ezért a parancsnokot, Hagymási századost leváltották, utóda Sirák Géza főhadnagy, politikai helyettese pedig Forgó Ferenc főhadnagy lett. Hagymási századost a Kilián György Repülő Hajózó Tiszti Iskola repülés-technikai szemlélőjének neveztek ki. 1952 októberében a 66. hadosztályhoz az addigiaknál korszerűbb, MiG–15bis típusú repülőgépek érkeztek, ezzel az alakulat gépeinek 45%-át ez a típusváltozat tette ki.

A MiG–15bis az alapváltozatnál erősebb, VK–1A típusú hajtóművet kapott – maximális tolóereje így 15,9-ről 26,5 kN-ra nőtt. Maximális sebessége és csúcsmagassága is megnövekedett – 1070 km/h, illetve 15 500 m lett. Emellett jobb lett a műszerezettsége: URH-sávban működő rádió adó-vevőt kapott (a korábbi változaton még rövidhullámú volt), a repülőgép-vezető tájékozódását ARK–5 rádióiránytű, MRP–48 markervevő, RV–2 rádiós magasságmérő és AGI–1 műhorizont, a leszállást pedig OSzP–48 rendszer segítette, és SzRO válaszóval is felszerelték.

1952. november 1-jén a 66. hadosztály – a 62. ezredével együtt – áttelepült Kecskemétre, a 31. ezrede pedig Kunmadarasra maradt. Egy hónappal később (december 1-jével) Kunmadarasra érkezett a 82. bombázórepülő-ezred, amelyet itt hadosztállyá szerveztek át, parancsnoka Bence Károly őrnagy lett. A hadosztály ezredei voltak: a 10. bombázórepülő-ezred, parancsnoka Farkas Endre százados, valamint a 26. bombázórepülő-ezred, parancsnoka Csontos Miklós százados. A majdani új repülőtechnika zömét képező Tupoljev Tu–2 Tűzok

<sup>5</sup> A HM 04900/HVK. szerv. o. 1951. sz. rendelet alapján.

(Tuskó) típusú bombázó-repülőgépek 1953. január végén érkeztek meg. Január 2-án a Kilián iskolán erre a repülőgéptípusra átképző tanfolyamot indítottak, amelyet 27 fő végzett el, a repülőgép-vezetők a 10. és a 26. ezredhez kerültek. 1953. július végéig a 31. vadászrepülő-ezred és a bombázórepülő-hadosztály két ezrede közösen használta a repülőteret. A repülőtéren az elhelyezési körülmények – elsősorban a zsúfoltság miatt – meglehetősen „mostohák” voltak. A nőtlen szállón a „lakók” szalmazsákokat tömtek, az egyéni holmikat, pedig (szekrény híján) az ágy alatt bőröndben tartották, és ha a szükség úgy hozta, közös vizesblokkot használtak. Amikor a 31. vadászrepülő-ezred áttelepült Kalocsára, ezek a körülmények sokat javultak.

1953 januárjától fokozatosan töltötték fel a hadosztály repülőgépparkját Tu–2-es frontbombázó repülőgépekkel, de voltak ott még Liszunov Li–2 és Iljusin Il–10 típusú repülőgépek is. 1953-tól e gépek személyzetét is folyamatosan átképezték a Tu–2-es típusra. A bombázórepülő-hadosztály fejlesztési ütemére jellemző volt, hogy 1953. április 4-én már két kilencgépes Tu–2-es század repült a budapesti díszszemlén. Az alakulat személyi feltöltéshez nagymértékben hozzájárultak az 1952. november végén a Szovjetunóból, a bombázótiszti iskoláról az alakulathoz érkezett repülőgép-vezetők – Bábel János, Horváth Sándor, Jekkel Rudolf, Rábavölgyi István hadnagyok és mások. Időközben az oktatók száma oly mértékben gyarapodott, hogy 1953 májusától a repülőszemélyzetek kiképzését már a szovjet kiképzők közreműködése nélkül tudták végezni. Az 1954. április 4-i díszszemlén a 82. bombázórepülő-hadosztály már egy-egy ezreddel vett részt, ahol elnyerték a honvédelmi miniszter vándorserlegét.

A Tu–2-es repülőgépeket 1942–1947 között gyártották a Szovjetunióban. A Magyar Néphadseregben 1953–1956 között voltak rendszerben, összesen 71 db volt belőlük. A régi, „használt” változatok légszavarjai háromágúak voltak, ezeket a gépeket oktatásra használták. Az új, négyágú légszavarral szerelt változat gépei voltak a harci változatok. 1956 nyarán mindet leselejteztek.

A Tu–2 Tűzok (Tuskó) típusú bombázó-repülőgép főbb harcászati-technikai adatai:

- személyzet 4 fő – repülőgép-vezető, megfigyelő (navigátor), rádiós-lövész, fedélzeti lövész;
- üres tömeg 8260 kg;
- maximális harci terhelés 4000 kg bomba;
- maximális sebesség 5400 m-en 500 km/h;
- csúcsmagasság 9500 m;
- hatótávolság 1500 kg bombával 2500 km;
- motor 2 db 1460 LE-s AS–62 csillagmotor;
- fegyverzet 2 db 20 mm-es beépített gépágyú és 3 db 12,7 mm-es nehéz géppuska.

1954 őszén a 82. bombázórepülő-hadosztály 26. bombázórepülő-ezredét megszüntették, személyi állományát pedig más repülőalakulatoknál helyezték el. A hadosztály alárendeltségében ekkor a 10. bombázórepülő- és a Kiskunlacházáról ide áttelepült 37. felderítőrepülő-ezred volt, ezért megnevezése 82. vegyes repülőhadosztályra változott. 1955. február 10-én a hadosztályhoz érkezett 1 db Iljusin Il–28 kétkormányos kiképző és 2 db Il–28 „harci” sugárhajtóműves frontbombázó repülőgép (oldalszámaik T-1, illetve 55 és 34 voltak). Ezek a gépek teljesen újak voltak, és szovjet személyzet repülte át őket Kunmadarasra. Erre a repülőgéptípusra kapott átképzést Bencze Károly őrnagy, valamint Bakcsi Miklós, Hajósi László, Jánosi József, Hackermüller Tibor főhadnagy repülőgép-vezetők, továbbá a kijelölt megfigyelők, lövészek és műszakiak. Ebből a típusból több gép beszerzésére nem került sor. A meglévő három gépet célzásák vontatására tették alkalmassá, ezért azok személyzetét bombavetési feladatok ellátására nem készítették fel.

A 82. bombázórepülő-hadosztály létszámának és repülőgépei számának a változása (Szerkesztette a szerző)

| Időpont       | Tiszt | Tiszt-helyettes | Honvéd | Polgári alkalmazott | Összesen | Futárrepülőgép | Bombázórepülőgép | Szállítórepülőgép | Iskola-gép |
|---------------|-------|-----------------|--------|---------------------|----------|----------------|------------------|-------------------|------------|
| 1951. 12. 01. | 100   | 53              | 61     | 2                   | 216      | 4              | –                | 4                 | –          |
| 1952. 12. 01. | 287   | 373             | 100    | 11                  | 831      | 4              | –                | 4                 | –          |
| 1953. 12. 01. | 316   | 326             | 239    | 12                  | 893      | 4              | 35               | –                 | 5          |

1954 nyarán megalakult a Kilián iskola kunmadarasi sugárhajtású vadász-átképzőezrede MiG–15 (bisz és UTI) típusú repülőgépekkel, parancsnoka Hagymási Jenő százados lett. Az ezred két repülőszázaddal rendelkezett, az 1. század parancsnoka Deme Mihály főhadnagy, a 2. századé pedig Botos István hadnagy volt. Az egység hároméves tiszti iskolát végzett fiatal tiszteket képezett át III. osztályú repülőgép-vezetővé MiG–15-ös vadászgépeken. Az egység repülőgépvezető-állománya 120 vadászrepülő, 35 csatarepülő és 40, a Szovjetunióban végzett hajózából állt össze. Az egység 1955 szeptemberében bocsátotta ki az első, III. osztályos fokozattal rendelkező tiszteket.

1954-től kezdetét vette a nyugati országok röplapok kiszórására használt léggömbjeinek tömeges „hadjárata”. A ballonok elfogására küldött pilótáknak szigorúan előírták, hogy azokat „megakasztani és úgy lehozni a földre” tilos, le kell löni őket. Ennek ellenére Tápiószentmártonban és Szolnokon is „megakasztottak” és sikeresen földre hoztak ilyen légi eszközöket. Sajnos volt azonban olyan bevetés is, mely tragédiával végződött.

Az 1955. április 4-i díszszemle látványossága volt egy a Hősök tere fölött MiG–15bisz-ek kíséretében szárnyaló, pirosra festett Tu–2-es bombázó-repülőgép. Közel két hónap múlva, május 31-én azonban egy olyan tragikus esemény történt, amely megpecsételte nemcsak a repülőgépnek és a személyzetének, hanem az egész hadosztálynak a sorsát is. Nagyoroszi felett – célvontatás közben – leszakadt az egyik Tu–2-es függőleges vezérsíkja és a repülőgép lezuhant. Horváth Sándor főhadnagy gépparancsnok és személyzete életét veszítette. Ezt követően az összes Tu–2 típusú repülőgépet átvizsgálták, és azok főtartóin repedéseket és a kifáradás nyomait észlelték. Mivel a gépek nagyjavítása igen jelentős kiadásokkal járt volna, ezért döntés született a típus hadrendből történő kivonására, és ezzel együtt a vegyes repülőhadosztály 1955. október 1-jével történő megszüntetésre. Az állományába tartozó 37. felderítőrepülő-ezredet pedig felderítő- és célvontatószázaddá szervezték át, parancsnoka Sz. Varga Pál százados lett. Ennek megfelelően a repülőtéren a Kilián iskola átképzőezrede és ez a század maradt, a helyőrségparancsnoki feladatokat az átképzőezred parancsnoka látta el.

Ahogy a társadalom egészében, úgy a Magyar Néphadseregben is 1956 őszére egyre több ellentmondás, társadalmi feszültség halmozódott föl, ami rontotta a katonák hangulatát és viszonyát a feladatokhoz. A repülőcsapatoknál mindezeket túl a haderő 1955-től beindított „karcsúsítása” és az ennek következtében bevezetett létszámleépítések, alakulatmegszüntetések tovább rontották az egyébként sem jó hangulatot.

Az 1956. október 23-i tömegmegmozdulások és az általuk kiváltott események hatására 20.00-kor a Honvédelmi Minisztérium ügyletes tábornoka harckészültségbe helyezte a Magyar

Néphadsereget. Ezt követően az Országos Légvédelmi és Légierő Parancsnokság (OLLEP) vezetője, Madarász Ferenc vezérőrnagy intézkedése alapján Nádor ezredes, a légierő parancsnoka 24-én 04.00-kor riadót rendelt el a repülőcsapatok részére, így Kunmadarasnak is. Megerősítették az őrzés-védelmet, a személyi állományt berendelték, a kiképzési repüléseket beszüntették, repülőgép csak külön parancsra, intézkedésre szállhatott fel. Október 25-én a vadászátképző-ezred parancsnoka 25 katonát indított útba a kunhegyesi járási pártbizottság védelmére. Két nappal később (27-én) az OLLEP utasítására az ezred négy MiG–15bis gépből álló rajt „emelt” és irányított Nyíregyháza térségébe. Itt (információk szerint) a tüntetők egy fegyverraktárt akartak felnyitni. Az első géppár parancsnoka Hagymási Jenő százados, a másodiké Savara Mihály hadnagy volt. A feladatot kis magasságú rácsapásokkal (fedélzeti fegyverek használata nélkül) oldották meg. Még ezen a napon parancs érkezett, hogy egy MiG–15-ös géppár hajtson végre felderítőrepülést is, a gépek pilótái Hagymási százados és Savara hadnagy voltak.<sup>6</sup> 29-én az alakulat fiatal tisztjei részt vettek a szolnoki és a mezőtúri egyetemi ifjúság forradalmi gyűlésén. Október 30-tól Kunmadarasról is rendszeresen indultak Liszunov Li–2-es Teve típusú repülőgépek élelmiszerral megrakodva a fővárosba.

A kunmadarasi alakulat elszigeteltsége a forradalmi napokban végig gondot okozott a korrekt informálás tekintetében. Bár Budapestről érkeztek tájékoztató anyagok, a Kilián iskoláról pedig parancsnokok, de a katonák egy sor őket foglalkoztató témában nem kaptak megfelelő tájékoztatást. Október 30-án – miként a többi magyar laktanyában – itt is megválasztották a Forradalmi Katonai Tanácsot.

A vadászátképző-ezred Forradalmi Katonai Tanácsának tagjai az alábbi személyek voltak: Hagymási Jenő százados (elnök), Hajdú László százados, Burján Béla, Dráviczki Sándor, Hélya Ferenc és Tímár György főhadnagyk, Gacsal János és Lévai Imre törzsőrmesterek, valamint Juhász Gyula tizedes.

A Szolnok megyében működő több forradalmi katonai tanácsnál is fölvetődött annak a gondolata, hogy egyesítsék erőiket a szovjet csapatok elleni harcra. Ennek érdekében november 2-án a karcagi, a kunmadarasi és a szolnoki alakulatok vezető beosztású tisztjei megbeszélést is folytattak. Hagymási Jenő százados, a kunmadarasi parancsnok javasolta, hogy a térség tüzér-, repülő- és harckocsialakulatait a Karcag–Kunmadaras körzetben, a 4-es főúthoz közel, egy egyesített „Tiszántúli Hadseregbe” vonják össze. Az így létrejövő katonai alakzatba sorolnák be Szolnok, Mezőtúr, Karcag és Kunmadaras honvédelmi alakulatait (még Debrecen is jelezte részvételi szándékát). Ez az elgondolás azonban a szovjet csapatmozgások, az intervenció kiteljesedése és előrehaladott állapota miatt már nem valósulhatott meg. Akadályt gördített a közös fellépés megvalósításának útjába a mezőtúri páncélos- és rohamlővegezred parancsnokának, Dropán Ferenc őrnagynak az elutasító magatartása is.

A „Forgószél” hadművelet 1956. november 4-én kezdődött és 11-én fejeződött be. A szovjet csapatok a kunmadarasi repülőteret már ettől korábban, november 1-jén megszállták, majd lefegyverezték a személyi állományát. A forradalom leverését követően megkezdődött a karhatalom megalakítása. Kunmadarason november közepén – megyei karhatalom részeként – 45 fővel egy karhatalmi szakasz jött létre. Tevékenységük során többek között ők vették őrizetbe az alakulat személyi állományából „ellenségesnek” ítélt személyeket. 1957 májusában közülük többeket katonai bíróság elé állítottak és elítéltek, erre a sorsra jutott Hagymási Jenő százados, Kardos József főhadnagy és még több mint tíz katona. 1957. április 10-ig a Kun-

<sup>6</sup> Megjegyzés: Ezen a napon „központi” utasításra Kecskemétről felszállt egy MiG–15-ös, melynek pilótája a gép fedélzeti fegyverével Tiszakécskénél parancsra a tömegbe lőtt, aminek következtében 18-an meghaltak.

madarason lévő magyar repülőgépeket Kecskemétre, illetve Taszárra repülték át (MiG–15, Jak–11, Jak–18 és a 37. felderítőszázad Il–28-asait). Ezzel a Kunmadarason lévő magyar katonai repülés mozgalmas fejezetei lezárultak, az új oldalakat pedig már a szovjet légierő írta.

## SZOVJETEK KUNMADARASON

1956 novemberében megalakult a szovjet Déli Hadseregcsoport (Juzsnaja Gruppa Vojszk), alárendeltségében az 59. Légi Hadsereggel, amelynek törzse Mátyásföldön települt. A továbbiakban a szovjet katonai repülés eseményei már „felsőbb szinten” többnyire ennek a katonai szervezetnek a hatáskörébe tartoztak.

1957 elején a 727. gárda-bombázóezred az Il–28 típusú repülőgépeivel és a légierő hadtápszolgálatával együtt települt Kunmadarasra, ahol az ezred hadosztállyá szerveződött. Ezekben a napokban érkezett ide az 1. gárda-vadászrepülőezred MiG–17F és a 315. önálló harcászati felderítőszázad MiG–15bisZR típusú repülőgépeivel. 1961-ben a 727. gárda-bombázóhadosztályt Debrecenbe helyezték át, az itt maradó vadászrepülő-ezredet pedig vadász-bombázó-ezreddé szervezték át. Kivették a vadászrepülő-hadosztály alárendeltségéből, és önálló egység lett. 1963-tól az ezred 1. és 2. századának Szuhoj Szu–7B, míg a harmadiknak MiG–17F és MiG–15UTI típusú repülőgépei voltak. Az ezred törzsszállományaiba tartozott még egy Antonov An–24 típusú szállító repülőgép is. A Szu–7B típusú gépek feladatai közé sorolták a nukleáris csapásmérést is, ezért a nukleáris légibombák megjelenése, tárolása itt és erre az időszakra tehető.

Kunmadarason a repülőtér területe „elméletileg” két nagy részre osztható. Az egyikbe maga a repülőtér és annak kiszolgálólétesítményei, míg a másikba az ún. „lakórész” tartozott, amely építményeinek többsége már a „magyar” időszakban elkészült. Az utóbbi lakások, barakkok, élelmiszerraktárak és más egyéb szolgáltató és ellátást szolgáló objektumok tartoztak. A négyemeletes lakások jelentős részében a kiszolgálóállomány tisztjei, tiszthelyettesei és hozzátartozói laktak, az ugyancsak négyemeletes, de már „kijevi” stílusban készült építményekbe szovjet pilóták és hozzátartozóik költöztek, a magasabb szintű parancsnokok pedig földszintes (családi házhoz hasonló) lakásokat kaptak. Ez utóbbiak többsége is még a „magyar időszakban” készült. A lakótelep központjában volt az iskola, ahol a szovjet időben (a náluk szokásos tantárgyak mellett) angol nyelvet is oktattak. Volt itt még kávéház, helyőrségi klub, kultúrház, mozi, színház, sportpálya, konditerem és többféle rendeltetésű áruház. A sorállományt barakképületekben helyezték el.

A repülést kiszolgáló létesítmények közé tartoztak a parancsnoki épület, a meteorológiai szolgálat épülete, az üzemanyag, a lőszer, a gépjárművek és egyéb anyagok tárolására szolgáló létesítmények, a mentőállomás, a készségi épület és két hatalmas szerelőcsarnok – az akkor szokásos Lenin-képpel és feliratokkal: „Ami a társadalomban megtermett, megvédjük!”, „A balesetmentes repülés a földön kezdődik!” A repülőtér föld alatti irányító központot alakítottak ki, valamint 21 db hatalmas tartályt (kerozin, gázolaj, benzin és kenőanyagok részére) is a földbe süllyesztettek, ezekhez 2,5 km hosszú ipari vágány vezetett. A bázis 25 db lemezházas trafójából mindegyik hangárcsoporthoz, illetve fontosabb létesítményhez tartozott egy-egy. Elkészült 72 db megerősített repülőgép-fedezék (hangár), amelyekből hatra kimondottan szigorú előírások vonatkoztak (itt tárolták a helyi és a debreceni repülőgépek atomeszközeit).

A repülőtérén a vadászbombázó-ezred repülőgépei az északkeleti és a délkeleti, míg a felderítő-repülőgépek az északnyugati sarokban lévő fedezékekben kaptak helyet. Az úgynevezett „néma szektor” – itt tárolták az atomfegyvereket – a repülőtértől északra kü-

lön elszeparálva húzódott, és ott hat, külön erre a célra készült tároló (hangár) állt. Egyes források szerint ezeket az objektumokat ötszörös kerítés vette körül, állítólag a külső kerítésbe áramot is vezettek. A két belső kerítés között kutyás örök voltak, a létesítményekre géppuskaállásokból is vigyáztak. De ha mindezeket valakinek sikerült volna leküzdenie és bejutnia az objektumba, ott még négy páncélozott ajtó is útját állta.

Egyes források szerint a nyolcvanas évek közepén ennek a hatalmas katonai objektumnak mintegy 16 ezer, vagyis egy kisvárosnyi lakója volt. Ennek a sok embernek az ellátását többségében a környékbeli üzemek, szövetkezetek, kereskedelmi egységek, azaz a környék lakossága oldotta meg, ezért jelenléte fontos megélhetési lehetőséget biztosított az itt élő emberek számára. A helyiek érdeklődésként említik, hogy annak idején állítólag több ismert személy közül itt szolgált a hírhedt csecsen vezér, Aszlan Maszhadov is.

1968-ban, a csehszlovákiai események időszakában a szovjet repülőegységek blokkolták Nemsety, Brno-Turzany, Malacky és Pozsony repülőtereit. Ekkor az 1. vadászbombázó-ezred Kunmadarasról Pápára települt Szu-7 és MiG-15 típusú repülőgépekkel (a 3. század Kunmadarason maradt a MiG-17-eseivel). A 315. önálló harcászati felderítőrepülő-századot pedig Kunmadarasról Kiskunlacházára vezényelték. A harc feladat végeztével az érintett repülőegységek visszatértek Kunmadarasra.

1976 augusztusában a vadászbombázó-ezredhez megérkeztek a fémszínű Szu-17M2/UM típusú repülőgépek. Ezt követően még maradt néhány Szu-7-es és MiG-15UTI a repülőtéren. Ezeket 1980-ban vonták ki a rendszerből, az egy darab An-24 típusú repülőgéppel együtt.

1977 szeptemberében a 97. önálló felderítőrepülő-század Debrecenből áttelepült Kunmadarasra, és a már ott lévő 315-ös századdal együtt megalakult a 328. önálló gárda-felderítőrepülőezred MiG-21R/UM típusú gépekkel. Még az év december 1-jén egy tragikus repülőesemény is történt, és a 315. század parancsnoka egy MiG-21UM típusú repülőgép katasztrófája során pilótahalált halt.

1979-ben újabb alakulattal gyarapodott a kunmadarasi bázis. Ide települt Debrecenből a célvontató raj az Il-28BM típusú repülőgépeivel. (A raj 1986-ban leadta az Il-28-as gépeit, és helyette 1988 végén 13 db Szuhoj Szu-24MR típusú felderítőgépet kapott.) Ekkor a repülőteret két ezred (vadászbombázó és felderítő), valamint a célvontató raj használta.

1982-ben a felderítőezred 2. századát Szu-17M4/UM3 gépekkel látták el, a MiG-21R/UM típusúakat 1986-ban kivonták. 1988-ban az 1. vadászbombázó-ezrednél a Szu-17M2 típust a MiG-27D váltotta fel.

Kunmadarason az ezredeknek hetente két repülési napjuk volt – összevontan két ezred és a raj –, de repülést nem túl gyakran, többnyire csak akkor szerveztek, ha azt a feladat jellege indokolta. Az időjárás felderítését a repülés megkezdése előtt kétüléses géppel (MiG-23UB-val vagy Szu-17UM3-mal) hajtották végre. A felderítőegység repülési feladatainak többsége éjszakai jellegű volt. A felszállópálya és a gurulóutak téli jégmentesítését az erre a célra átalakított repülőgép-hajtóművekkel hajtották végre.

1991-ben olyasvalami történt, ami ennek az egész „örökkévalónak hitt valóságnak” a végét jelentette. 1990. március 10-én ugyanis aláírták az „ideiglenesen” hazánkban állomásozó szovjet csapok kivonásáról szóló egyezményt, amelyben a felek rögzítették, hogy az itt állomásozó szovjet katonaság végérvényesen távozik az országból. Ennek az intézkedésnek a hatására több mint 100 ezer fő és 27 ezer haditechnikai eszköz „lendült mozgásba” a szovjet határ irányába. Ennek a feladatnak a rendészeti biztosításában hazai földön 4000 magyar katona működött közre. A szovjet repülőerők távozása Magyarországról 1990. május 18-án kezdődött el, és 1991. május 20-án fejeződött be. Kunmadarast az utolsó repülőgép 1991. április 19-én hagyta el.



Miután végérvényesen bezárultak ennek a hatalmas katonai bázisnak, a kunmadarasi katonai repülőtérnek a kapui, mélységes csend borult a negyvenes évektől óriási forgalmat bonyolító objektumra, és lassan-lassan elhatalmasodott rajta az enyészet. Az idő múlásával erre a híres, oly sok rejtélyt, titkot tartalmazó repülőtérre a feledés homálya borult. Most fölröppent egy hír, hogy talán a büntetés-végrehajtás „veszi szárnyai alá”, hozza mozgásba a létesítményt.

A Magyar Repülők Szövetsége és a Kablay Lajos Repülő Bajtársi Egyesület a kunmadarasi Művelődési Házban egy-egy emléktáblán emlékezik a magyar repülők tevékenységére, Berekfürdön pedig Vándor Károly (a témában ismert kutató) kiállítása idézi fel a szovjet repülőmúlt értékes, helyi emlékeit.

*Köszönet Staub István ny. alezredesnek a szakmai észrevételekért, a segítségért!*

## FELHASZNÁLT IRODALOM

A Kilián iskola parancsnokának jelentése. 1957. 00537. A Hadtörténeti Levéltár 1956-os gyűjteményéből. A magyar katonai repülés az Ideiglenes Nemzeti Kormány megalakulásától az 1956-os forradalom kitöréséig (1944. 12. 21. – 1956. 10. 23.).

Benedek Levente fotó és utazó blog. [http://kameraaltal.blog.hu/2013/06/13/kunmadaras\\_szovjet\\_repuloter\\_1\\_resz](http://kameraaltal.blog.hu/2013/06/13/kunmadaras_szovjet_repuloter_1_resz)

Berki Mihály: *Szolnok megye pufajkásai*. Új Magyarország Magazin, 1992. november 7.

Cseh Géza: *Válogatás az 1956-os forradalom levéltári dokumentumaiból*. *Szolnok megye*. Versegly Ferenc Elektronikus Könyvtár, Alapítva 1999, 29/5. [http://vfek.vfmk.hu/00000034/letoltes/letoltes\\_doc.html](http://vfek.vfmk.hu/00000034/letoltes/letoltes_doc.html)

Dr. Szabó József: *A Galambtól a Griffmadárig. A magyar katonai repülés 100 éve*. HM TKN Kft, Budapest, 2010.

Fekete István: *A katonák szerepe az '56-os szolnoki eseményekben*. In: *Tanulmányok az 1956-os Nemzetőrésgről*, 2009–2013. Budapest, 2015, 65–79. <http://mek.oszk.hu/14000/14055/14055.pdf>

Iván Dezső: *A magyar katonai repülés története: 1945–1956*. HM Oktatási és Tudományszervező Főosztály, Budapest, 1999.

Jász-Nagykun-Szolnok Megyei levéltár anyagai (szerző által kigyűjtve).

Jelentés a kunmadarasi ezrednél 1956. 10. 23-tól 11. 04-ig és az azt követő eseményekről. Honvédség, Kunmadaras pf 7613. A Hadtörténeti Levéltár 1956-os gyűjteményéből.

Kiss Sándor: *Már több mint 30 éve*. Magyar Szárnyak, 2002, 30. szám, 149.

Mindent tudott a CIA a magyarországi atomfegyverekről. [http://index.hu/tudomany/tortenelem/2009/11/30/atomfegyverek\\_kunmadarason/](http://index.hu/tudomany/tortenelem/2009/11/30/atomfegyverek_kunmadarason/)

Simon László: *Cselekedjék belátása szerint*. Top Gun, 1997/6. sz.

Staub István: *A kunmadarasi repülőtér története*. Kéziratban.

Staub István: *Emléktábla-avató beszéd*. Kéziratban.

Vándor Károly: *Musztang: Vége! avagy szovjet alakulatok a magyar légtérben, 1956–1991*. A Repüléstörténeti Konferencia Közleményei, 2007. A Magyar Repüléstörténeti Társaság, és internetes anyagai. <http://www.kunmadaras.hu/>